

**Информация Секретариата Евразийского экономического сообщества  
на 1-ой сессии 14-го Экономического Форума ОБСЕ**

**(г. Вена, 23-24 января 2006 г.)**

**Panel Discussion II – Regional Perspective: Central Asia and Euro- Asian transport links;  
“How can political dialogue on transport issues and concrete projects in the transport  
sector under OSCE auspices contribute to regional co-operation and security”**

О деятельности в Евразийском экономическом сообществе (ЕврАзЭС)  
по развитию транспортных коридоров и транзитных перевозок

Евразийское экономическое сообщество, включающее в себя Республику Беларусь, Республику Казахстан, Кыргызскую Республику, Российскую Федерацию и Республику Таджикистан, оформлено Договором от 10 октября 2000 года в г. Астане, и является одной из самых молодых региональных организаций и в тоже время одной из самых крупных в мире.

Во исполнение целей и задач ЕврАзЭС в апреле 2003 года Главами государств-членов Сообщества приняты **Приоритетные направления развития ЕврАзЭС на 2003-2006 и последующие годы**, в которых особое внимание уделено вопросам формирования Транспортного союза и реализации транзитного потенциала Евразийского экономического сообщества. В соответствии с мероприятиями по их реализации было подготовлено и 24 марта 2005 года подписано главами правительств государств-членов Сообщества Соглашение о проведении согласованной политики по формированию и развитию транспортных коридоров Евразийского экономического сообщества.

Основные цели данного Соглашения - формирование оптимальных транспортных коридоров и маршрутов, обеспечение бесперебойных перевозок по ним экспортно-импортных и транзитных грузов, а также повышение эффективности использования транзитно-транспортного потенциала стран Сообщества, создание рациональных схем размещения логистических центров международного значения, которые являются основой интеграции транспортно-коммуникационных комплексов государств-членов ЕврАзЭС.

27 сентября 2005 года утверждён Перечень международных транспортных коридоров и маршрутов государств-членов Сообщества, который можно видеть **на слайде**.

Следующим шагом будет обследование и оценка технического состояния автомобильных и железных дорог, водных путей и паромных переправ, всей инфраструктуры коридоров, в том числе пограничных пунктов перехода включенных в названный Перечень. На основе полученных данных и их анализа планируется разработать Целевую программу развития и приведения Евразийских транспортных коридоров в соответствие с международными стандартами, для обеспечения по ним бесперебойных транзитных и экспортно-импортных перевозок грузов, создания рациональных схем размещения логистических центров международного значения и внедрения мультимодальных (смешанных) перевозок.

В этой работе хотелось бы видеть и участие ОБСЕ, в тесном сотрудничестве с ЕЭК и ЭСКАТО ООН в рамках их проекта по развитию Евро-Азиатских транспортных связей. Такое сотрудничество и техническая помощь со стороны ОБСЕ могли бы стать реальным вкладом в расширение регионального экономического сотрудничества и укрепление стабильности, в том числе основой для продления Панъевропейских транспортных коридоров на Восток и продвижением Азиатской транспортной системы на Запад.

Рассмотрение всех транспортных маршрутов осуществляется с учетом перспективы организации мультимодальных перевозок на основе действующих внутренних водных путей и морских портов наравне с автомобильными и железными дорогами. При этом, логистические центры (в том числе наземные контейнерные депо) и средства оснащения пограничных пунктов рассматриваются как неотъемлемые звенья одной

технологической цепи. Кроме того, рассматриваются преимущества и перспективность грузовых контейнерных перевозок, возможность формирования специальных наземных контейнерных мостов, соединяющих Европу и Азию.

После завершения обследования указанных международных транспортных коридоров и маршрутов ЕврАзЭС планируется в приоритетном порядке привести их в соответствие с требованиями международных стандартов с привлечением иностранных инвестиций на основе государственно-частного партнёрства. В том числе развитие придорожного сервиса на международных автомобильных магистралях для создания благоприятных условий для пользователей дорог (водителей автотранспортных средств, пассажиров и др.), следующих транзитом по территории стран Сообщества.

В настоящее время самым мобильным наземным видом транспорта, осуществляющим перевозки «от двери до двери», является автомобильный транспорт. Именно поэтому им выполняется значительный объем грузовых перевозок между государствами, входящими в Евразийское экономическое сообщество, и транзитом в/из третьих стран через их территории. Однако, имеются много нареканий со стороны грузоотправителей и самих перевозчиков, связанных с обеспечением беспрепятственной перевозки грузов между государствами ЕврАзЭС и транзитом по их территориям.

В этой связи особого внимания требует **вопрос устранения нефизических барьеров** на пути движения транспортных средств, грузов и пассажиров по международным автомобильным магистралям.

В 2003 году были проанализированы существующие в государствах ЕврАзЭС нефизические барьеры на пути автомобильных перевозок и подготовлены предложения по их устранению. Вопрос был рассмотрен

органами управления интеграцией ЕврАзЭС, и было принято решение осуществлять постоянный мониторинг нефизических барьеров и подготовке предложений по их устранению, что, и делается сейчас.

Другой важной задачей является выработка в рамках ЕврАзЭС согласованной политики по установлению единых требований к транспортным коммуникациям, нагрузкам на ось и габаритам автотранспортных средств. Существующие ограничения главным образом связаны с состоянием автомобильных дорог стран Сообщества. По техническим параметрам многие автомобильные магистрали, в том числе входящие в международные транспортные коридоры, не соответствуют международным стандартам.

Дороги и другие транспортные коммуникации, построенные с расчетом устаревших требований нагрузки, нуждаются в усилении и реконструкции, а также в расширении проезжей части. Указанные факторы ограничивают пропускную способность транспортных коридоров, не позволяют в полной мере использовать максимальную загрузку современных транспортных средств и, тем самым, приводят к повышению стоимости перевозок, увеличению транспортной составляющей в цене перевозимых товаров.

Как известно, в условиях глобализации мировой экономики, масштабы экономических взаимоотношений между странами напрямую зависят **как от степени открытости государств, так и от уровня развития их транспортной инфраструктуры**. Причём эффективность функционирования экономических систем стран Евразийского континента, в том числе и государств-членов ЕврАзЭС, во многом зависит от транспортной составляющей в стоимости товаров и услуг. Чрезмерные транспортные расходы, а по некоторым номенклатурам товаров, имеющим жизненно-важное значение, таким как пшеница, уголь, минеральные

удобрения и другие, доля цены транспортной составляющей в их конечной стоимости доходит почти до 100%, что являются огромным препятствием для экономик, развивающихся стран.

**Что было предпринято для разрешения этой проблемы?** Были разработаны и утверждены Общие принципы формирования и применения железнодорожных грузовых тарифов на перевозки грузов между государствами-участниками Соглашения о формировании Транспортного союза и Порядок установления сквозных тарифных ставок на перевозки грузов по железным дорогам государств-членов ЕврАзЭС.

В настоящее время продолжается работа над совершенствованием механизма установления сквозных тарифных ставок на всём протяжении маршрута перевозки грузов, с учётом величины транспортной составляющей в конечной цене перевозимых грузов.

Срок доставки грузов потребителям и стоимость перевозки увеличиваются также из-за ожидания и продолжительного времени прохождения таможенного, пограничного и других видов контроля на внешних и внутренних границах Сообщества. В частности, имеются очень серьёзные претензии со стороны международных транспортных операторов на непроизводительный и неоправданный простой подвижного состава железных дорог, автотранспортных средств, грузов и пассажиров на пограничных пунктах перехода, ввиду длительности периода ожидания и прохождения пограничного контроля и таможенных процедур, других видов контроля. В связи с чем, в настоящее время в государствах Сообщества прорабатывается вопрос о внедрении на межгосударственных контрольных постах принципа «две границы - одна остановка», на основе максимального упрощения всех действующих процедур.

В этой связи сегодня стоит задача проанализировать по каждому маршруту затраты на перевозки грузов и пассажиров с учетом всех взимаемых пошлин и различных сборов, обеспечение безопасности пассажиров и сохранности грузов на протяжении всего маршрута (при смене видов транспорта, перевалке грузов, помещения в склады временного хранения).

В заключение, следует особо отметить, **что существующие и планируемые транспортные коммуникации государств-членов ЕврАзЭС, как с точки зрения их географического расположения, так и исторической традиции, должны стать своеобразным транзитным мостом, связывающим азиатские и европейские рынки.** Естественно, что для этого необходимо создать благоприятные условия и, прежде всего современную нормативно-правовую базу организации перевозочного процесса, построенную на основе международных конвенций и договоров.

В этой связи, есть потребность в странах Сообщества завершить уже в ближайшем будущем рассмотрение и ратификацию тех международных актов, к которым они должны присоединиться, чтобы облегчить достижение вышеотмеченной цели. Для чего планируется осуществить следующее меры:

- провести инвентаризацию национальных законодательств, всех нормативных правовых актов в области торговли, туризма и транспорта на соответствие положениям соответствующих международных конвенций, соглашений/договоров и приведение их к полной гармонизации;
- внедрить общепринятую международную форму перевозочной документации;

- создать благоприятные условия для частных инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры за счёт широкого использования практики государственно-частного партнёрства;
- освоить и внедрить практику совместного пограничного и таможенного контроля на автомобильных и железнодорожных пограничных переходах;
- поэтапно оснастить пограничные переходы современными техническими средствами контроля для упрощения процедур пересечения границ и сокращения до минимума времени на их прохождение транспортными средствами, людьми, товарами и услугами;
- организовать подготовку и пропуск ускоренных маршрутных контейнерных поездов и автокараванов по Евразийским транспортным коридорам в целях отработки и внедрения новых технологий организации перевозочных процессов, (кстати, в настоящее время прорабатывается вопрос пропуска ускоренных маршрутных контейнерных поездов по маршруту Урумчи (КНР) – Казахстан - Россия Брест(Беларусь)/граница Польши и далее в страны Европы).

Практическое осуществление вышеотмеченных мер всецело отвечает целям настоящего Экономического Форума ОБСЕ и является основной задачей государств-членов ЕврАзЭС на пути реализации Приоритетных направления развития Евразийского экономического сообщества.

Именно в реализации вышеотмеченных мер Секретариат ЕврАзЭС хотел бы получить техническую помощь со стороны ОБСЕ и ЕС, а также региональных комиссий ООН, таких как ЕЭК и ЭСКАТО.

